Die Nullnummer

MOTO GUZZI 850 Le Mans 1976

Fast fünf Dekaden lang war der liegende Einzylindermotor das Markenzeichen von Moto Guzzi, bevor die Burschen aus Mandello del Lario am Comer See plötzlich mit einem neuen Konzept überraschten: einer Maschine mit zwei im 90° Winkel angeordneten Zylindern, quer eingebaut mit längsliegender Kurbelwelle, untenliegender Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebeln, die nicht zuletzt wegen des Kardanantriebs an eine BMW mit angelegten Ohren erinnert. Seit 1967 bzw seit Einstellen des Einzylindermodells Nuovo Falcone ist dieser Motor das Kennzeichen Moto Guzzis, und hat in den inzwischen auch schon wieder 55 Jahren seiner Verwendung den Hubraum von 700 Kubik verdoppelt (siehe die California 1400 aus 2013).

„Plötzlich“ ist allerdings der falsche Terminus für das Auftauchen dieses Motorkonzepts, und auch der angedachte Verwendungszweck reicht vom Einbau in Automobile bis zu Transport-, Militär-, Behörden-, Touren-, Gespann-, Sport- bis Renn-fahrzeugen. Aber von Anfang an: Begonnen hat die Entwicklung des Guzzi V2 Zylinders bereits in den 50er Jahren, als die Rennabteilung in Mandello del Lario geschlossen wurde und das Team um Giulio Cesare Carcano (Chefingenieur und Rennleiter in Personalunion – er war für die Entwicklung der legendären 500er V8 Rennmaschine verantwortlich) sah sich plötzlich vor die Aufgabe gestellt, einen Automotor entwickeln zu müssen – der dann im neuen Fiat Kleinwagen „Cinquecento Nuova“ eingebaut werden sollte, dem Nachfolger des in riesigen Stückzahlen gebauten Topolinos. Aus dem Deal wurde nichts, das Konzept des V2 Zylinders verschwand und verstaubte in den Schreibtischschubladen im Werk am Comer See.

Bis das Management fast zehn Jahre später zur Überzeugung gelangte, ein (liegender) Einzylinder wäre konstruktionstechnisch ausgereizt und der Aufgabe nicht gewachsen, damit am Trend zu großvolumigen Tourensportmaschinen teilnehmen zu können. Der V2 wurde überarbeitet, auf einen Hubraum von 757ccm gebracht, in einen modernen Doppelschleifenrahmen mit Telegabel vorn und einer Schwinge hinten eingebaut, mit Leichtmetall-Vollnabenbremsen und: einem Kardanabtrieb versehen! Damit suchte Guzzi nach Interessenten, in Europa ua in der Gespannszene.

850 Le Mans

MOTO GUZZI
850 Le Mans

MOTO GUZZI

850 Le Mans

Fündig wurde man in den USA, wo die V7 (so wurde sie genannt, nachdem der Hubraum auf 704ccm abgespeckt worden war) in der eigentlich als Militärausführung angedachten Version als Behördenfahrzeug geordert wurde – eine Ergänzung zum aus Harleys bestehenden Fuhrpark, die sich am Highway bewährten, wogen die aufgrund ihrer Bauweise sehr wendige Guzzi eher innerstädtisch zum Einsatz kommen sollte. Das legte die finanzielle Grundlage für die Serienfertigung einer zivilen Version, die ab 1969 auf den Markt kam – der Beginn einer Erfolgsgeschichte, die bis heute anhält. Wenngleich es notwendig war, für den amerikanischen Markt später den Hubraum auf 850ccm zu vergrößern, weshalb diese Version in Europa als „California“ angeboten wurde.

Es gab aber auch ein Modell „Sport“, das von Carcanos Nachfolger Lino Tonti designt worden war. Tonti war in der italienischen Rennsportszene kein Unbekannter, war bei Benelli, Mondial, Gilera, Bianchi, MV Agusta und Aermacchi tätig gewesen, was sogar zu seinem eigenen Projekt „Linto“ geführt hatte, bei dem er zwei 250er Aermacchi-motoren zu einer 500er koppelte. Für die V7 Sport hatte Tonti einen nach ihm benannten Rahmen kreiert, der so eng an den 750er Motor anliegend geraten war, dass er ihn zerlegbar gestalten musste, um den Motor überhaupt ein- bzw ausbauen zu können. Den sportlichen Anforderungen waren die verstärkte Gabel und die Koni Stoßdämpfer hinten geschuldet, ebenso größere Vergaser, ein verstärktes Kurbelgehäuse und eine Fünfgang-schaltung. Und: Brembo Scheibenbremsen – zwei vorne, eine hinten. „Integralbremssystem“ nannte Tonti seine Idee, bei der mit dem Fuß links vorne und gleichzeitig hinten verzögert wird, wogegen der Handbremshebel auf die Scheibe rechts vorne wirkt.

Die Maschine sollte sich im Rennsport bewähren, der erste Auftritt war bei den Monza 500 - einem Langstreckenlauf, bei dem die Maschine als dritte einlief. Die nächste Bewährungsprobe stand beim Bol d’Or an, einem 24 Stunden Rennen auf der geschichtsträchtigen Rundstrecke von Le Mans in Frankreich. Zwei Teams schickte Tonti an den Start, beide Maschinen waren mit dem neuen Motor ausgerüstet, den Tonti auf 850ccm gebracht hatte, obwohl die Bezeichnung immer noch „V7 Sport“ lautete. Von über 80 PS Leistung bei 7600 U/Min wurde gemunkelt und einer Spitze von 210 Kmh. Das eine Team bestand aus der Fahrerpaarung Guido Mandracci und Raimondo Riva, den zweiten Sattel teilten sich die Brüder Ernesto und Vittorio Brambilla (beide sorgten später für Schlagzeilen im Automobilrennsport und schafften es bis in die Formel 1, wo vor allem Vittorio sehr erfolgreich war). Beide Teams bewiesen die Überlegenheit ihres Materials, setzten sich bald in Führung, bis Vittorio Brambilla auf Öl wegrutschte und die Maschine irreparabel beschädigte. Mandracci/Riva hielten lange die Spitze, bis ein Getriebeschaden sie 40 Minuten an den Boxen festhielt und im Klassement weit zurückwarf – bei einer aberwitzigen Aufholjagd ging auch die zweite Maschine zweimal zu Boden, aber es reichte zu einem vierten Platz, wegen der Aufholjagd mit einer Rekordrunde nach der anderen zur Gunst des Publikums und viel medialer Aufmerksamkeit. Was das Team um Tonti bestärkte, die Maschine in einer käuflichen Serie aufzulegen, die „Le Mans 850“ heißen sollte. Als solche wurde sie noch im gleichen Jahr angekündigt, bevor das Projekt abermals in den Schubladen verschwand: der argentinische Millionär Alejandro de Tomaso hatte Moto Guzzi übernommen und mit der ebenfalls in seinem Besitz befindlichen Marke Benelli vereinigt. Sein Ziel war, die Ressourcen zusammenzulegen, zur Kosten-ersparnis Modelle zu produzieren, die unter Beibehaltung der Namen auf demselben Konzept basierten - und das sah ausschließlich Zwei-, Vier- und Sechszylinder-Reihenmotoren vor. Für eine Rennabteilung blieb kein Budget.

Erst als de Tomasos Absichten sich als Rohrkrepierer erwiesen hatten, wurden Tontis Pläne einer 850er Le Mans wieder aus den Schubladen geholt. Im November 1975 stand sie – mit 70 PS bei 7400 Umdrehungen, aber immer noch über 200 Kmh schnell - auf dem Mailänder Salon, ab 1976 dann auch in den Läden, jetzt mit einer die schlanke Linie betonenden Scheinwerferverkleidung aus Gfk. Das Interesse war groß - bis 1978 konnten über 7000 Einheiten an sportlich orientierte Fahrer verkauft werden, bevor sie von der Le Mans II abgelöst wurde, die jetzt vollverkleidet und eher mit dem Charakter eines Tourensportlers. Sie teilt damit das Schicksal zB eines Chevrolet Corvette oder eines Ford Thunderbird, die als raue Sportler konzipiert, aufgrund langjähriger Modellpflege aber immer mehr verweichlicht wurden.

Weil die erste Ausführung der 850er Guzzi im Modellnamen nur mit „Le Mans“ bezeichnet wurde, wird sie heute zur Unterscheidung gerne als „I“ bezeichnet, von manchen aber auch als „0“. Sie „Nullnummer“ zu nennen ist also alles andere als eine Herabsetzung. Unser Fotomodell ist aus dem ersten Baujahr 1976 und steht heute im Motorradmuseum Vorchdorf. Sie hat vorher dem Gaspoltshofener Herbert Borstnar gehört (er ist leider 2021 dem Coronavirus erlegen), der die Maschine ebenso gerne für Ausflüge genutzt hat wie für Einsätze bei historischen Rennen – siehe unsere Fotos vom Oldtimer-GP in Schwanenstadt.

105

MOTO GUZZI

MOTO GUZZI

105

MOTO GUZZI

oil
gen
VEGLIA
x 100
74128
km/h
VEGLIA

850 Le Mans